



「自転車安全利用五則」をまもりましょう!

自転車はとても便利で環境にやさしい乗り物です。ところが、間違った乗り方や、ルール・マナーを無視した乗り方は重大な交通事故につながることもあります。正しいルールを知り、安全に自転車を利用しましょう。

1 自転車は車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

2 歩道は歩行者優先です。歩道を走るときは車道寄りを徐行

自転車が歩道を通行する場合は、原則、車道寄り部分を徐行※1しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げるような場合には、一時停止、または自転車から降りて押して歩きましょう。



3 車道は左側を通行

自転車は、車道の左側に寄って通行しなければなりません。



- 歩道に「普通自転車走行指定部分」があるときはその部分を徐行する。
 - 「普通自転車走行指定部分」を通行していて、歩行者がいないときには、歩道の状況に応じた安全な速度※2と方法で通行することができます。
- ※1「徐行」とは、直ちに停止できるような速度で通行することで、速度の目安は「ふらつかない程度に走行できる最も遅い速度」とされています。
- ※2「安全な速度」とは、すぐに徐行できる速さをいいます。

4 安全ルールを守る

自転車を利用するときの「安全ルール」が法律等に定められています。ルールをしっかりと守って安全に乗りましょう。



※傘を差しながら、携帯電話などを使用しながらの運転も禁止されています

5 子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶせましょう。



札幌市自転車利用総合計画〈概要版〉(平成24年3月発行)

札幌市市民まちづくり局総合交通計画部交通計画課 TEL. (011)211-2275

E-mail : sogokotsu3@city.sapporo.jp

URL : <http://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/jitennsya/jitensya-keikaku.html>



さっぽろ市
02-C00-12-11
24-2-3

札幌市



計画策定の趣旨

自転車は、利便性や経済性に優れ、健康的で環境にも優しいことから、札幌市でも、通勤・通学、買物など、さまざまな目的で利用されています。しかしながら現状では、歩道上における迷惑駐輪や自転車と歩行者の事故の増加など、多くの課題も顕在化しています。

そこで札幌市では、様々な立場からの意見を集約し、今後の施策に反映させるため、平成21年2月に、有識者や市民委員で構成される「自転車利用のあり方検討会議」を設置し、約1年にわたる議論を経て、平成22年4月に「札幌市における自転車利用のあり方 提言」を受けました。

このようなことから、提言の趣旨や、さらにこれまで実施した自転車に係る各種調査結果等を踏まえ、札幌市における現状での自転車問題の解消に向け、走行環境、駐輪環境、ルールやマナーなど、自転車に関する取り組みを総括した「札幌市自転車利用総合計画」を平成23年5月に策定しました。

札幌市全域を対象とした自転車利用環境の基本となる計画であり、計画期間は、2011年度(平成23年度)～2020年度(平成32年度)の10年間とし、具体的な取り組みの詳細については、アクションプログラムの中で取りまとめを行います。

計画の構成

- 計画の背景と目的、上位計画及び提言に基づく計画策定
- 課題解消に向けた計画

- 走行環境、駐輪環境、ルール・マナーに係る自転車利用の現状・課題
- 自転車利用環境の向上による歩行者環境改善の必要性

全国における自転車に関する動向
上位関連計画における自転車の位置づけ
札幌市における自転車に関する取り組み

計画の考え方

目標 『安全な自転車利用環境の実現による魅力的なまちづくり』

- 基本方針**
- 人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善
 - 交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築
 - 市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップによる施策の推進
 - まちの魅力向上のための自転車利用

具体的な展開方策

自転車走行空間の
明確化

総合的な
駐輪対策の推進

ルールやマナーの
効果的な周知と啓発



自転車利用の現況・課題

本市では都心部や駅周辺における自転車利用は増加傾向にあります。しかしながら、自転車利用環境が整っていないことや自転車利用者がルールやマナーを十分に認識していないことにより、歩道上における歩行者との交錯や迷惑駐輪による歩行環境の悪化などが課題となっています。

自転車の走行環境が整っていない

道路交通法では、自転車は車道の左側通行が原則となっているが、道路構造や交通規制により自転車の走行場所は道路毎に異なっている。また、ほとんどの道路において、自動車や歩行者と通行場所を共用する状況になっている。

自転車利用時のルール・マナーの欠如

歩道を走行する時に歩行者優先を意識しない、傘差し運転の経験があるなど、ルールを守らない、マナーを十分に認識していない自転車利用者がいる。

需要に対して駐輪場の供給が追いついていない

都心部や駅周辺における駐輪場は、約1.1万台不足している。また、附置義務制度による民間整備も進んでいるが、多くの建物が未だに従業員や利用者のための駐輪場を持たない状況にある。

安心して車道を走れない自転車

歩道上における歩行者との交錯

歩道上における迷惑駐輪

歩道走行の日常化

歩行環境の悪化

歩行者や自転車の安全性の低下

■札幌市内における全事故に占める自転車事故の割合の推移

年度	死傷事故件数	自転車関係する死傷事故件数	全事故に占める自転車事故の割合
H10	1,024	1,538	14.9%
H11	1,528	1,888	15.1%
H12	12,410	2,025	15.3%
H13	12,311	2,104	14.4%
H14	11,793	2,241	18.9%
H15	12,127	2,168	17.8%
H16	11,880	2,149	18.4%
H17	12,161	2,133	17.7%
H18	11,519	2,100	18.5%
H19	10,000	2,802	21.0%
H20	9,328	2,000	21.5%

資料：北海道警察資料

■自転車対歩行者事故の死傷者数の推移

年度	事故件数(件)
H17	9
H18	13
H19	14
H20	15

資料：札幌市地域振興部政課資料

■歩道歩行中に自転車に迷惑(又は危険)と感じた経験

迷惑(又は危険)と感じた経験	割合
自転車がスピードを出して走ってきた	69.2%
走行してきた自転車とぶつかりそうになった(又はぶつかった)	48.4%
後ろから来た自転車にベルを鳴らされた	40.7%
迷惑(または危ない)と感じたことはない	10.2%
その他	5.6%
無回答	0.2%

資料：H19市政世論調査

■歩行者からみた歩道上の違法駐輪についての認識

違法駐輪についての認識	割合
非常に歩きにくく問題がある	59.9%
好ましくないが仕方がない	39.1%
景観を著しく損なっている	32.4%
特に問題ない	6.1%
わからない	4.2%
その他	3.2%

資料：H19市政世論調査

札幌市における交通事故全体の死傷事故件数・死傷者数について、自転車事故の割合が増加しています。また、自転車対歩行者の事故による死傷者数が増えています。

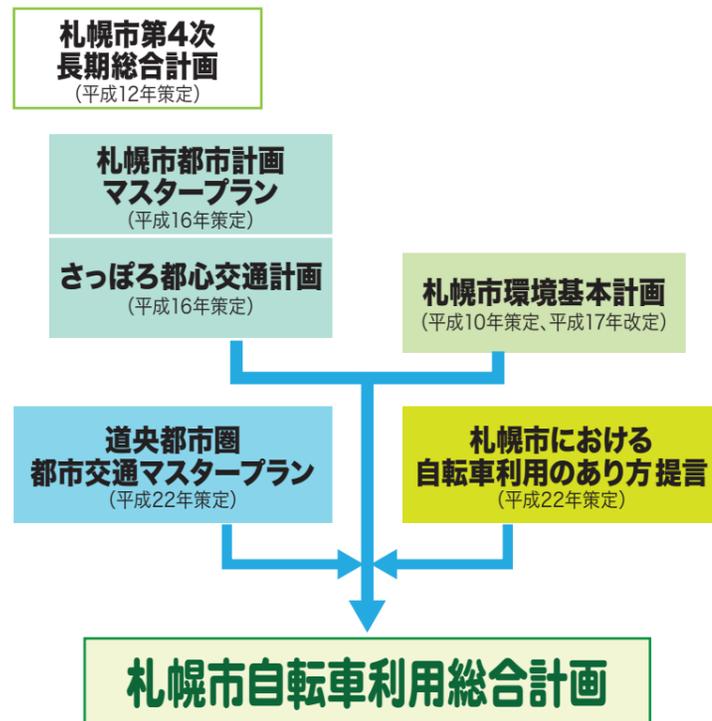
歩道上の自転車の走行・駐輪について、迷惑(又は危険)や歩きにくいなどの意識が高くなっています。



自転車を取り巻く動向

自転車に対する関心が高まりつつある一方で、自転車に関する事故が増加していることを背景として、特に平成17年度以降、道路上での自転車走行空間や駐輪場に関する、様々な法制度の改正や取組みが実施されています。また、上位計画や関連計画においても、歩行者と自転車を重視する考え方なども示されており、札幌市でも様々な取組みを進めてきました。

札幌市の自転車に係る上位計画および関連計画



全国の自転車に関する法制度等の変化

平成13年 4月	道路構造令の改正 (自転車道の位置づけの明確化)
平成17年 4月	改正道路法施行令の施行 (道路管理者が設ける路上二輪駐車場の道路付属物への追加)
平成18年 5月	まちづくり3法 (中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法、都市計画法)の改正
平成18年 6月	改正道路交通法の施行 (放置車両確認業務の民間委託による取締り強化等)
平成18年 11月	改正道路法施行令の公布 (路上自転車駐車場の占用物件への追加) 路上駐輪場整備における一般的技術基準「路上自転車・自動二輪車等駐輪場設置指針」の策定
平成18年 12月	バリアフリー新法の施行
平成19年 7月	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 提言～これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて～
平成19年 10月	自転車利用環境整備ガイドブックの策定
平成20年 1月	自転車通行環境整備モデル地区の指定 (全国98箇所)
平成20年 6月	改正道路法及び同施行令の施行 (普通自転車の歩道通行要件の見直し)

札幌市におけるこれまでの主な取り組み



本計画策定後の平成23年10月には、警察庁から自転車に関する総合対策を進める通達が出され、また11月からは国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境の創出のためのガイドライン」策定に着手するなど、全国レベルで利用環境改善の取組みが進められています。



計画の考え方

自転車利用に係る現状・課題、札幌市の上位計画・関連計画を踏まえ、自転車利用環境の改善に向けた計画の目標ならびに目標の実現に向けた計画の基本方針を定めました。

目標 『安全な自転車利用環境の実現による魅力的なまちづくり』

- 都市の移動手段の骨格は公共交通機関が担い、自転車は公共交通機関を補完する移動手段として位置づけること、また、公共交通・自転車・自動車など各移動手段が役割を踏まえた上でバランスを保ちながら交通体系の構築を図ります。
- 自転車を札幌市の交通体系を構成する移動手段の一つとして十分に機能させるため、まずは、歩行環境の悪化という現状の課題を解消し、自転車利用の適正化を図っていく必要があります。
- これにより、誰もが安全に道路を利用できる環境になり、自転車の特性が十分に発揮されることで、まちの魅力向上や環境貢献、健康増進に寄与することが期待されます。

歩行者・自転車・自動車が調和し、それぞれが安心・安全に通行できる道路空間の実現を目指します

基本方針 人を優先した、思いやりのある自転車利用環境への改善

- 最も弱者である“人”の安全性を確保していくことを目的として、自転車利用環境の構築を図ります。
- それぞれの利用者が道路は共有空間であることを認識し、自らの責任を自覚することで、思いやりをもって道路を利用できるよう自転車利用環境の改善を目指します。

基本方針 市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップによる施策の推進

- 様々な立場の人びとが、責任や役割がどうあるべきか、また、それぞれの立場や地域においてどのような施策が効果的なのかを情報共有し、地域との話し合いや、必要に応じて市民議論を行うなど、計画目標の達成に向けて、市民・事業者・行政が一体となったパートナーシップ体制により、施策を推進します。

基本方針 交通特性や地域特性、雪国の特性を考慮した自転車利用環境の構築

- 道路幅員や歩行者・自転車・自動車の交通量、公共交通機関の整備状況、沿道の施設立地状況など、交通特性や地域特性を踏まえつつ、特に課題が顕著な地域から自転車利用環境の改善に向けた施策を推進します。
- 夏冬で大きく変わる道路空間の状況や自転車の利用実態を踏まえ、雪国の特性を十分に考慮した上で、自転車利用環境の構築を進めます。

基本方針 まちの魅力向上のための自転車利用

- 自転車がもつ特性をいかすことで経済活動、観光面、健康増進や環境面における貢献が期待でき、まちの魅力向上につながると考えられることから、適正な利用環境の構築により自転車の特性・優位性が活かせるまちづくりを目指します。



具体的な施策展開

計画目標の実現に向けて、現況課題、計画の基本的な考え方、基本方針を踏まえ、以下の3項目を早急に取り組むべき施策とし、それぞれについて具体的な方向性を以下の通り設定しました。

また、施策展開にあたっては、『都心部』及び『駅周辺』を重点地区として定め、「早期に進める施策」と「効果を確認しながら進める施策」に区分し、施策を進めることとしました。

●自転車走行空間の明確化

7ページ参照▶

自転車走行環境の改善に向けては、課題が顕著な路線を中心として、道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、できる限り歩行者と自転車と自動車の走行空間を明確にすることにより、歩行者・自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路空間を整備します。

▶ 道路構造を大きく変えずに実施することが可能な道路からはじめるなど、道路ごとの特性に応じた効果的な整備手法を検討し、施策を適切に選択しながら、走行空間の明確化に取り組みます。

●総合的な駐輪対策の推進

8ページ参照▶

- 鉄道との乗継需要は公共側が整備し、通勤や買い物など、目的施設の需要については原因者である施設側での整備を基本とします。
- 目的施設での需要の多い都心部においては、喫緊の課題に早急に対応することができないことから、公共も事業者と連携して整備を進めます。
- 地域によって異なる自転車の利用特性に配慮し、駐輪場の整備内容や料金政策についての検討やバス交通などの公共交通とのバランスを考慮するなど、需要の質や適正量に応じた駐輪場整備を進めるとともに、放置禁止区域の拡大等を行うことで、迷惑駐輪を減らす取り組みを進める

▶ 様々な施策を効果的に組み合わせながら、総合的な駐輪対策に取り組みます。

●ルールやマナーの効果的な周知と啓発

9ページ参照▶

- 自転車走行空間や需要特性に応じた駐輪場が確保された場合でも、自転車利用者のルールの遵守や、マナーの配慮が必要です。
- 歩行者や車いす、ベビーカー、自転車や原付、自動二輪車、乗用車、バス、貨物車など、道路は様々な形態で共有しているという認識を持ち、他の利用者に配慮しながら、道路を利用していくことが重要です。
- 自転車の通行方法、二人乗り・無灯火・携帯電話の禁止、迷惑駐輪の禁止などルールの遵守はもちろん、歩道での押し歩きなどのマナー、自転車の賠償責任保険への加入、歩道通行時の歩行者に対する配慮など、自転車利用者自身がルールの遵守、マナー向上の意識を持つことが必要です。

▶ 様々な広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図り、安全な自転車利用環境の構築に取り組みます。

重点地区

6ページ参照▶

施策の進め方

10ページ参照▶

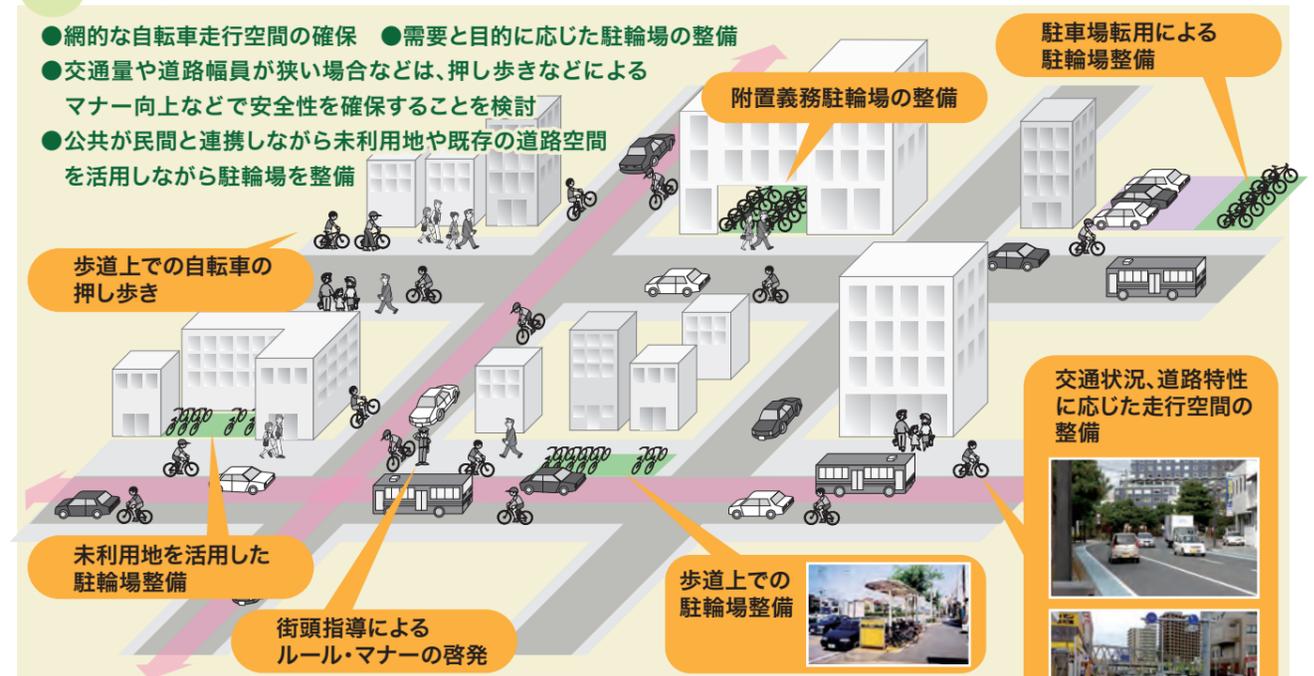


重点地区

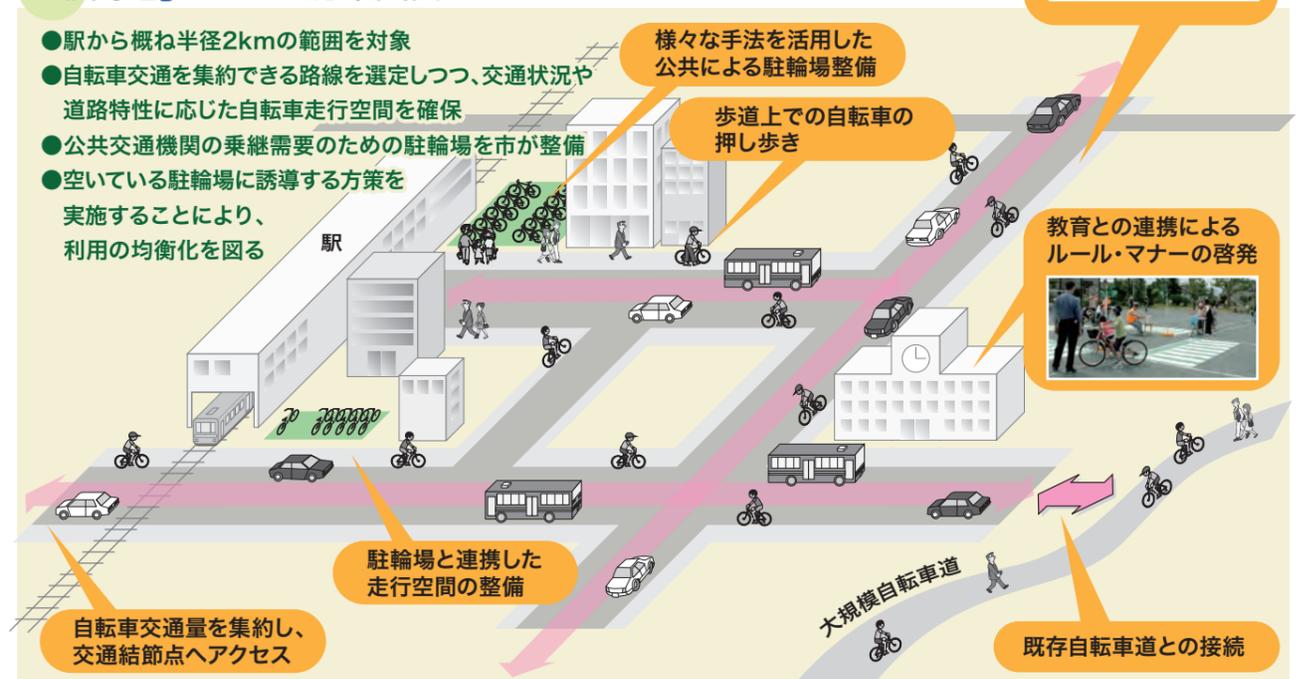
通勤や買物など目的施設への利用が多く、その周辺も含めた“都心居住”が促進している『都心部』は、近年、自転車利用が増加しています。また、周辺居住者等が地下鉄やJRへの乗り継ぎのために自転車を利用する『駅周辺』についても、自転車利用が増加しています。

これらの地域では、走行や駐輪における課題発生が顕著であり、今後もまちのコンパクト化により居住者が集積し、自転車利用が増えていく可能性もあることから、重点地区として位置づけ、集中的・重点的に対策を実施します。

『都心部』における施策展開イメージ



『駅周辺』における施策展開イメージ





自転車走行空間の明確化

道路幅員、交通量や地域特性などを踏まえて、効果的かつ効率的な施策を選択し、重点地区の整備の考え方に基づき、条件の整った路線から、歩行者・自転車が安全に道路を利用できる環境の構築を図ります。

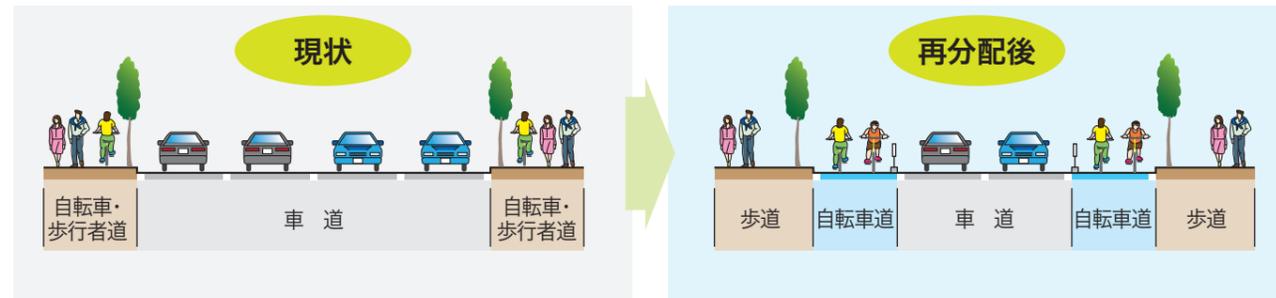
既存道路空間における走行環境の整備

- ★ 自転車道の整備
- ★ 路肩における走行空間の明示
- ★ 歩道における走行空間の明示
- ★ 自転車安全利用マップの作成
- バスレーンにおける走行空間の明示の検討
- 走行空間の確保に向けた既存道路施設の改修検討

(★)早期に進める施策 (●)効果を確認しながら進める施策

道路空間の再配分による走行環境整備の検討

●道路空間の再配分による走行環境イメージ



●実施例

●自転車道の整備



(札幌市厚別区)

●路肩における走行空間の明示



(岩手県盛岡市)

●歩道における走行空間の明示



(札幌市厚別区)



総合的な駐輪対策の推進

既存ストックや未利用地の有効活用により公共駐輪場を確保し、また、附置義務制度の見直しや優遇・支援策の検討・実施により民間駐輪場の整備を促進するとともに、放置禁止区域や都心部の有料化の拡大により、良好な歩行環境の形成を図ります。

既存用地を活用した駐輪環境の整備

- ★ 自動車駐車場等の駐輪場転用
- ★ 未利用地での暫定駐輪場整備

道路空間を活用した駐輪環境の整備

- ★ 歩道上を活用した駐輪場整備
- 道路空間の再配分による駐輪場整備の検討

まちづくりと連携した駐輪環境の整備

- 再開発に併せた公共駐輪場の整備
- 駐輪場の施設形態についての検討

民間整備の制度検討

- 駐輪場設置への支援・優遇
- 附置義務条例の見直し
- 共同駐輪場の整備支援

放置自転車の抑制

- ★ 放置禁止区域の拡大
- ★ 駐輪場マップの作成
- 都市型レンタサイクルシステム

(★)早期に進める施策 (●)効果を確認しながら進める施策

●実施例

●自動車駐車場の一部を駐輪場に転用



(札幌市中央区)

●歩道の一部を駐輪場として整備



(札幌市中央区)



ルール・マナーの効果的な周知と啓発

学校などを通じた自転車安全教育、イベントや街頭での啓発活動を継続的に実施するとともに、ドライバーなど自転車利用者以外に対する啓発活動など、広報・教育活動等を通じて、幅広く、効果的に周知と啓発を図ります。

効果的な周知・啓発活動の推進

- ★ 学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施
- ★ マナー推進地区の設定
- 歩行者が多い地区での押し歩きの推奨
- ★ 自転車利用者に対する交通ルールの周知
- ★ 自動車ドライバーに対する広報・啓発
- ★ ルール周知・マナー向上に関する販売店との協力

(★) 早期に進める施策 (●) 効果を確認しながら進める施策

● 実施例

● 学校を通じた継続的な自転車安全教育の実施



(札幌市内小学校)

● 自転車利用者に対する交通ルールの周知



(札幌市中央区)



施策の進め方

具体的な施策については、実施に向けて必要と考えられる期間や効果の発現時期などから、「早期に進める施策」と「効果を確認しながら進める施策」に区分します。

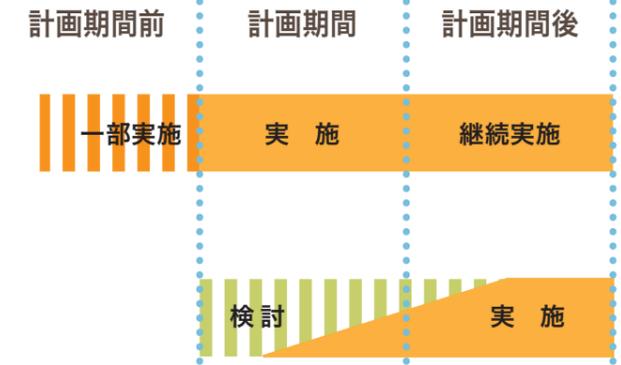
早期に進める施策 注1)

多大な費用を伴わず、用地確保が容易にできる場所など、地域及び関係機関との合意を経た上で、条件が揃えば早期に施策の実施ができると考えられる施策です。

効果を確認しながら進める施策 注2)

主として民間による整備を支援する制度設計や、施策実施に向けた課題解決や地域及び関係機関との合意形成などにある程度時間を要する施策です。

注1) 7ページから9ページの★印の施策が該当します 注2) 7ページから9ページの●印の施策が該当します

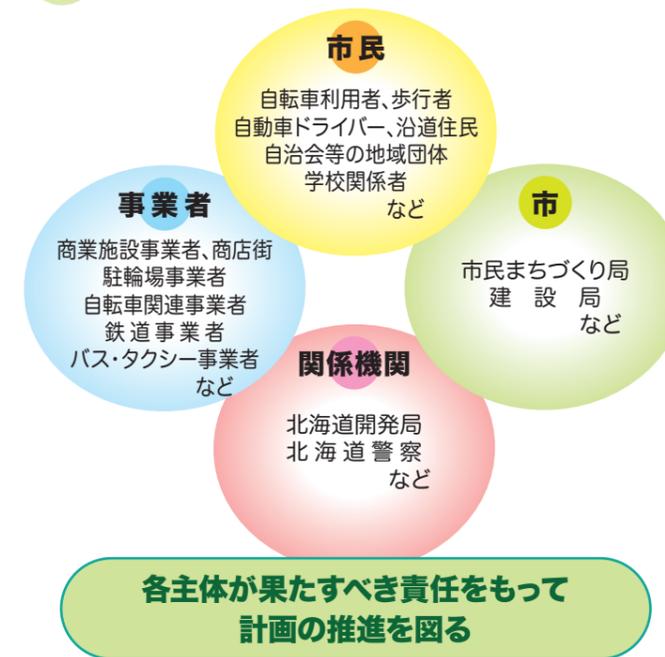


計画の推進に向けて

計画目標の達成に向けて、様々な立場の人々が、課題解消に向けた取り組みに関わり、市・関係機関・市民及び事業者が横断的で一体となったパートナーシップにより、施策を推進します。

計画を踏まえた実行計画(アクションプログラム)を策定するとともに、3~4年の期間で成果指標による評価を実施し、必要に応じて計画を見直し、計画の着実な推進を図ります。また、ホームページなどを通じて、各段階における施策の進捗状況について、毎年、市民に周知します。

計画の推進体制



今後の進め方のイメージ

